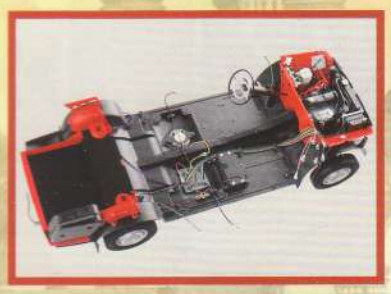
Рекомендуемая цена: 529 р.

СОБЕРИТЕ ВАЗ-2101

«Жигули»

ВСЯ ИСТОРИЯ САМОЙ ЛЮБИМОЙ СОВЕТСКОЙ МАШИНЫ



СБОРКА МОДЕЛИ

№ 74

ТЯЖЕЛЫЕ РОДЫ «АНТИЛОПЫ»

МЕТАЛЛИЧЕСКАЯ МОДЕЛЬ В МАСШТАБЕ 1:8

ПЕРИОДИЧЕСКОЕ ИЗДАНИЕ

ISSN 2618-7248

00074

9 772618 724302

hachette

16+ КОЛЛЕКЦИЯ ДЛЯ ВЗРОСЛЫХ

КУПИТЕ ВСЕ ВЫПУСКИ И СОБЕРИТЕ МОДЕЛЬ ВАЗ-2101

Соберите ВАЗ-2101 «Жигули» 16+
Выпуск 74, 2020

РОССИЯ
Учредитель: ООО «Бауэр Медиа»
Главный редактор: Фрид Мария Александровна
Адрес учредителя, редакции: 127015, г. Москва, ул. Вятская, 49, стр. 2
Издатель: ООО «Ашет Коллекция»
Адрес издателя:
127015, Москва, ул. Вятская, д. 49, стр. 2
Адрес для писем: 127220, Москва, а/я 40
Отдел обслуживания клиентов:
8 – 800 – 200 – 72 – 12
По техническим вопросам обращайтесь по адресу:
info@hachette-kollektsia.ru
Федеральная служба по надзору в сфере связи, информационных технологий и массовых коммуникаций
Свидетельство ПИ № ФС 77 – 70621 от 03.08.2017 г.
Распространение: ООО «ТДС»
E-mail: tds@bauermedia.ru

БЕЛАРУСЬ
Импортер в Беларусь: ООО «Росчерк», г. Минск, ул. Сурганова, 57 Б, офис 123.
Тел.+ 375-17-331-94-27 (41).

КАЗАХСТАН
Распространение: ТОО «КазПресс»
Республика Казахстан, г. Алматы
Тел.: (+7 727) 250-21-64

УКРАИНА
Учредитель и издатель:
ООО «Ашетт Коллексьон Україна»
Юридический адрес:
ул. Шелковичная, д. 42-44, оф. 15 В
г. Киев, 01601
Распространение:
ООО «Эдипресс Украина»
ул. Димитрова, 5, корп. 10а, г. Киев, 03680
тел.: (+380 44) 498-98-83

Отпечатано в типографии:
LSC COMMUNICATIONS
Ul. Bema 2 C
27200 Starachowice
POLAND

Тираж: 6 300 экз.
Цена: 529 р.

Издатель оставляет за собой право увеличить рекомендуемую цену выпусков.
Редакция оставляет за собой право изменять последовательность номеров и их содержание.
Периодическое издание.

В каждом номере журнала часть модели и инструкция по сборке. Не продавать отдельно. Коллекция для взрослых. Содержит мелкие детали. Режущие края. Модель для сборки. Продукт предназначен для конструкторов-моделистов, не является игрушкой. Фотографии не служат для точного описания товара.

© 2020 Hachette Collections, France
© 2020 Ашет Коллекция
© 2020 Ашетт Коллексьон Україна

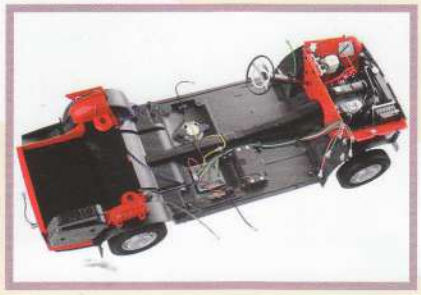
Воспроизведение материалов в любом виде, полностью или частями, запрещено.
Все права защищены.

Подписано в печать: 14.11.2019.
Дата выхода в свет: 30.01.2020.

Фотографии и иллюстрации:
6 © Евгений Струков/Фотобанк Лори; 7 (вверху) © Николай Никитин/Фотохроника ТАСС, (в середине) © РИА Новости, (внизу) © Момотюк Сергей/Фотобанк Лори; 8 (вверху) © Роман Пименов/ТАСС, (внизу) © РИА Новости; 9 (вверху) © Антон Новодережкин/ТАСС, (внизу) © Kieran White/Wikimedia commons; 10 (вверху) © Руслан Шамуков/ТАСС, (внизу) © ТАСС; 11 (вверху) © Антон Новодережкин/ТАСС, (внизу) © ТАСС.

ВАЗ-2101 «Жигули»

СБОРКА МОДЕЛИ 3



Установка кожухов задней подвески

«ЖИГУЛИ»: КУЛЬТОВАЯ МАРКА 6

Тяжелые роды «антилопы»

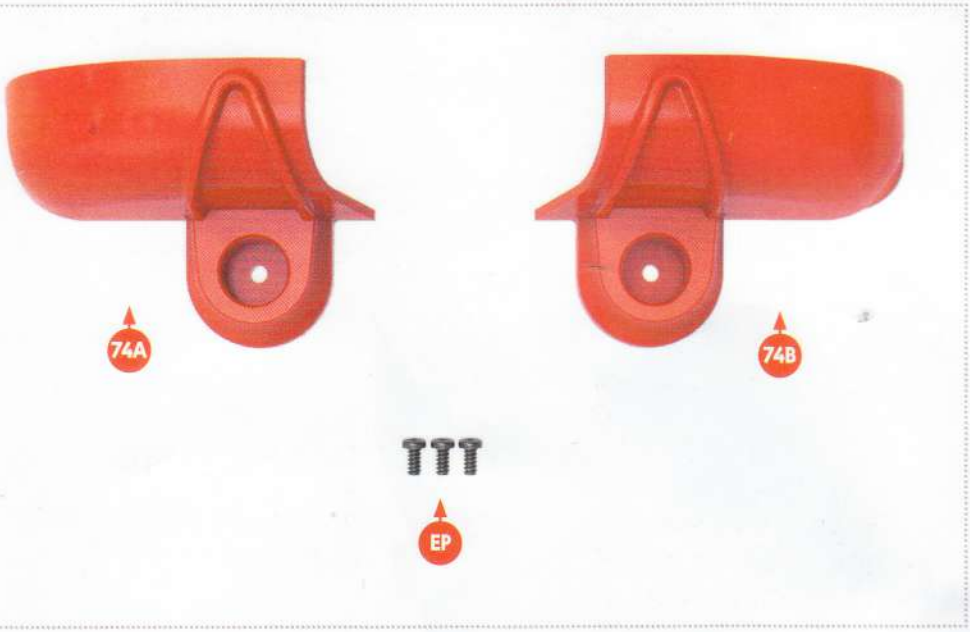
МИРОВАЯ АВТОМОБИЛЬНАЯ ПРОМЫШЛЕННОСТЬ 9

«Форд Мондео»: претензии и реальность

Узнайте больше о коллекции на сайте:
www.vaz2101-collection.ru

Установка кожухов задней подвески

Используя детали, полученные с этим номером, установите кожухи задней подвески с колесными арками на вашу модель ВАЗ-2101.



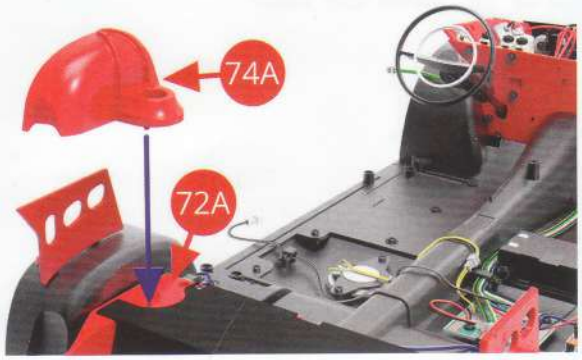
74A Кожух левой подвески с колесной аркой

74B Кожух правой подвески с колесной аркой

EP Винт М2,0 × 4,0 мм (3 шт.)

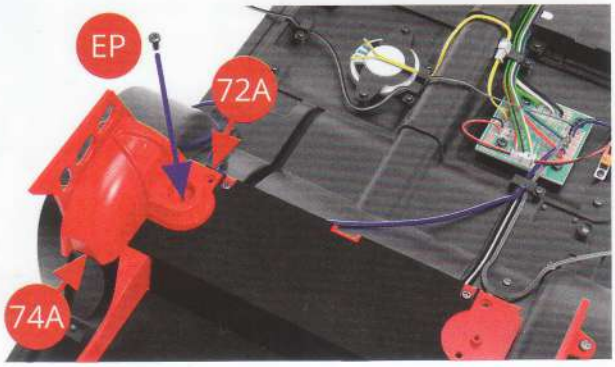
Схема сборки

1



Установите кожух левой подвески с колесной аркой 74A на левый край панели пола багажника 72A.

2



Закрепите винтом EP кожух левой подвески с колесной аркой 74A на левом крае панели пола багажника 72A.

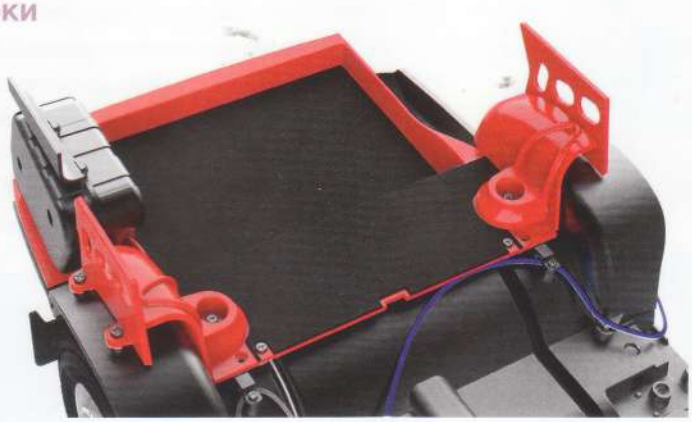
3

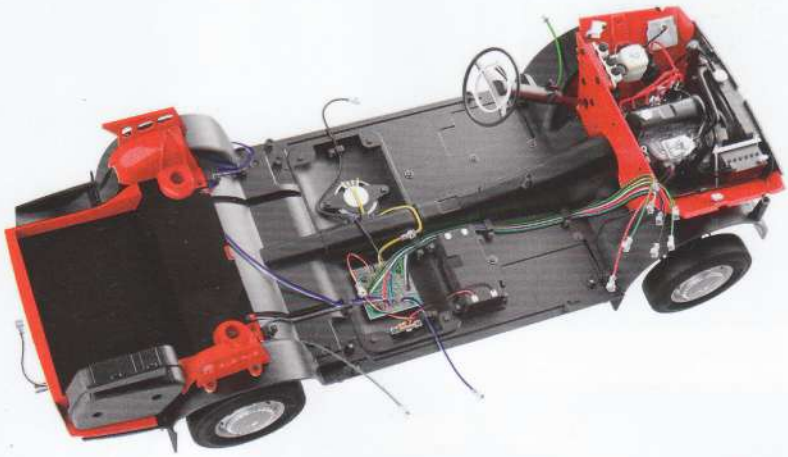
Установите кожух правой подвески с колесной аркой 74B на правый край панели пола багажника 72A.

4

Закрепите винтом EP кожух правой подвески с колесной аркой 74B на правом крае панели пола багажника 72A.

Виды узла после сборки





Отложите оставшиеся детали и винты для последующих этапов сборки.

Тяжелые роды «антилопы»

Проектированием нового заднеприводного седана, призванного заменить «Жигули», на ВАЗе начали заниматься в 1983 году. К этому времени базовый автомобиль первого семейства – ВАЗ-2101 – производился больше 10 лет, и это чрезвычайно долго по мировым меркам.

О том, каким быть новому автомобилю, единства взглядов у создателей не было. Часть конструкторов придерживалась мнения, что его нужно создавать на новом переднеприводном шасси, другие считали, что в основу должна быть положена заднеприводная компоновка.

Передний или задний?

У каждой из участвовавших в споре (или, точнее, дискуссии) сторон были свои аргументы. Задний привод был хорошо освоен заводом, всем знаком и не вызывал никаких затруднений при проектировании. Передний же привод в лице создаваемой на заводе модели ВАЗ-2108 только прокладывал себе дорогу, и белых пятен тут было множество. Но это было перспективное направление в русле мировой автомобильной моды, и на него не жалели средств. Тем не менее первый прототип нового седана был выполнен заднеприводным. Автомобиль получил индекс ВАЗ-2112 и внешне сильно напоминал «Ауди 100» (Audi 100), «Опель Аскона» (Opel Ascona) и «Форд Рекорд» (Ford Record) – того времени, разумеется.

Легковой автомобиль ВАЗ-2110. Современная фотография.

Это было, в общем-то, неплохо, так как популярности этим моделям было не занимать. Правда, в то время все они выпускались серийно, а новый седан ВАЗа только начинал разрабатываться. Кроме того, все они были переднеприводными. В итоге передний привод победил, что соответствовало общей стратегической линии завода. Работы по ВАЗ-2112 были прекращены.

Параллельно с проектированием заднеприводного седана на ВАЗе работали и над седаном для восьмого семейства. Проект автомобиля, получившего название ВАЗ-2110, был представлен на худсовет Минавтопрома в июле 1983 года. В конце 1984 года был изготовлен его первый прототип, а уже в следующем году работы были приостановлены. Дело в том, что объем внесенных разработчиками изменений превысил допустимые пределы – об унификации с автомобилями восьмого семейства речь уже не шла. Поэтому было решено сделать эту модель базовой для нового десятого переднеприводного семейства. Седан же на базе «восьмерки» получил обозначение ВАЗ-21099. Что касается семейства ВАЗ-2110, то оно стало рассматриваться как возможная замена и «классики», и «Спутника».

Салон автомобиля ВАЗ-21099. Тольятти. 1990 год.

В погоне за аэродинамикой

Если седан ВАЗ-21099 в силу унификации с другими моделями семейства вынужденно сохранил свои устаревшие угловатые формы (несколько облагородить удалось только передок), то на новую модель эти требования не распространялись – «десятку» проектировали с нуля. И если в прототипе 0-й серии еще угадывались отдельные черты предыдущего семейства, то концепт 100-й серии, получивший название «Афалина», изменился до неузнаваемости.

Еще во время разработки нового седана на заднеприводной платформе дизайнеры уделяли много внимания аэродинамике, сглаживая формы для достижения наименьшего коэффициента лобового сопротивления Cx. Уже во время работы над «десяткой» Cx стал своеобразной идеей фикс для дизайнеров, желавших достичь показателя 0,3 всеми возможными способами. Именно поэтому при переходе от 0-й серии прототипов к 100-й и особенно

Автомобиль ВАЗ-2110 на Московском международном автосалоне «ЛогоВАЗ-Манеж-93». 1993 год.

Масштабная модель автомобиля ВАЗ-2110. Современная фотография.

Шпионские фотографии

В ноябрьском номере журнала «За рулем» за 1990 год были опубликованы шпионские фото предсерийной модели ВАЗ-2110, снятые на полигоне фирмы «Порше» (Porsche), где проводились испытания и совместная с немецкими инженерами доводка автомобиля.

к 200-й машина заметно округлилась – сглаживались переходы и линии, благодаря чему аэродинамика действительно улучшилась. По сути, именно стремление «зализать» кузов и определило внешность «десятки», которая была лишена каких-либо выступающих элементов. Да и задние арки получились такими не случайно: «прикрыв» ими колесную нишу, дизайнерам удалось заметно улучшить распределение воздушных потоков (на макетах заднее колесо вообще прикрывал специальный щиток!). Справедливости ради стоит отметить, что в своей погоне за коэффициентом Cx дизайнеры несколько переборщили: силуэт автомобиля получился излишне тяжеловатым. Именно поэтому острословы впоследствии окрестили безымянный автомобиль десятого семейства «беременной антилопой». В грузном силуэте ВАЗ-2110 с глубоко утопленными в арки маленькими колесами и пухлыми боковинами действительно есть что-то от животного на сносях.

Автомобиль ВАЗ-21099 на одной из улиц Санкт-Петербурга. Современная фотография.

Стоит отметить, что аэродинамической доводкой 300-й серии занимались при участии фирмы «Порше» (Porsche). В 1989 году один из прототипов «десятки» экспонировался на ВДНХ.

Опытный экземпляр, который уже практически был готов к серийному производству, был показан в 1992 году Президенту России Б. Н. Ельцину во время его визита на Волжский автомобильный завод. Этот экземпляр был рекомендован к серийному производству, однако из-за экономического кризиса и финансовой неразберихи (1 января 1992 года страна перешла к свободному ценообразованию) серийное производство было отложено, и только в июне 1995 года была выпущена первая опытно-промышленная партия автомобилей ВАЗ-2110, а полноценное серийное производство развернули лишь на следующий 1996 год.

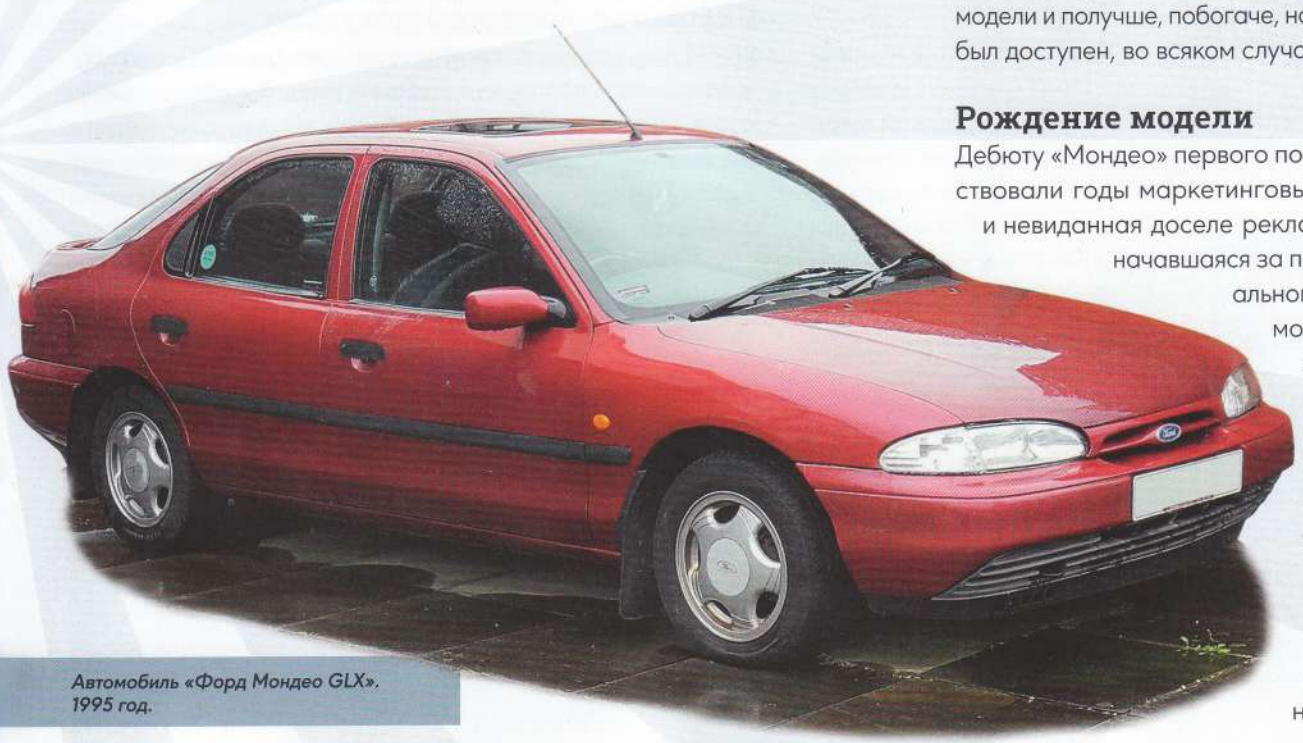
Автомобиль ВАЗ-2110. 1993 год.

«Форд Мондео»: претензии и реальность

Этот автомобиль был задуман в качестве «всемирного». Об этом говорит его название, образованное от французского слова «Le Monde», что значит «мир». Единая модель для широких масс всего мира!

Автомобиль «Форд Мондео» в автосалоне официального дилера автоконцерна «Форд» «Авилон». 2019 год.

В России «Форд Мондео» (Ford Mondeo) появился уже в 1990-е годы и заставил учащенно биться сердца автомобилистов. Конечно, были модели и получше, побогаче, но «Форд Мондео» был доступен, во всяком случае, до 1998 года.



Автомобиль «Форд Мондео GLX». 1995 год.

Рождение модели

Дебюту «Мондео» первого поколения предшествовали годы маркетинговых исследований и невиданная доселе рекламная кампания, начавшаяся за полгода до официального представления модели общественности 8 января 1993 года. Модель, пришедшая на смену «Форду Сьерра II» (Ford Sierra II), задумывалась как общемировая, то есть предназначенная для

Производство обновленной модели «Форд Мондео» на заводе «Форд Соллерс» во Всеволожске. 2015 год.

продаж в Европе, Америке и Азии. На разработку модели корпорация «Форд» потратила 6 млрд долларов. Несмотря на амбициозную пиар-кампанию, автомобиль, разработанный преимущественно силами немецкого филиала «Форд Верке ГМБХ» (Ford Werke Gmbh), был ориентирован в первую очередь на европейский рынок.

В США и Канаде продавались заметно измененные машины под названиями «Форд Контур» (Ford Contour) и «Меркури Мистик» (Mercury Mystique). Так что в полной мере идею «всемирного» автомобиля осуществить не удалось. Да и коммерческий успех за океаном оказался значительно скромнее европейского – на рынках США и Канады автомобиль оказался просто излишне дорогим для своего размера – первое поколение было классифицировано EPA всего лишь как «компактный автомобиль» (Compact car).

Авто для среднего класса

«Форд Мондео» был создан на совершенно новой переднеприводной платформе (предыдущая «Сьерра» была заднеприводной). Большое внимание при его создании было уделено безопасности: автомобиль имел водительскую подушку безопасности на всех версиях, АБС, преднатяжители ремней безопасности и проработанный с точки зрения защиты от столкновений кузов.

Автомобиль имел версии с кузовами седан, пятидверный хэтчбек и универсал в четырех стандартных комплектациях: CLX, GLX, Si и Ghia. На машину устанавливались четырехцилиндровые моторы новой на тот момент серии «Зетек» (Zetec) объемом 1,6, 1,8 и 2,0 л (мощность 90–130 л. с.), а также цилиндровый V-образный двигатель объемом 2,5 л и мощностью 177 л. с. (дебютировал в 1994 году). Покупатели могли выбрать пятиступенчатую механическую коробку передач или четырехступенчатый «автомат», а у автомобиля с двухлитровым силовым агрегатом была еще и полноприводная версия. Единственно возможный дизель – 1,8-литровый – развивал мощность 90 л. с.

В качестве опций предлагались круиз-контроль, кондиционер, боковые подушки безопасности, бортовой компьютер, люк и многое другое.

Одним из ключевых моментов в маркетинговой кампании автомобиля был упор на высочайший уровень пассивной безопасности, обусловленный применением инновационного программного обеспечения компании «Форд» при проектировании. Между тем на практике по результатам испытаний по методике EuroNCAP (правда, более жесткой, чем на момент его разработки) «Мондео» 1-го поколения показал невысокие результаты: три звезды из пяти, высокий риск травмирования грудной клетки и ног водителя.

Скромное обаяние буржуазии

В 1996 году модель подверглась глубокому рестайлингу: появились новая передняя и задняя оптика, бамперы, крылья, капот, радиаторная решетка и багажник, в результате чего внешность «Мондео» стала более яркой и запоминающейся. Новая черная овальная решетка радиатора приобрела хромированное обрамление.

Сборка модели «Форд Мондео» на заводе в Бельгии. 1993 год.

Изменения затронули и салон: новые передние сиденья обеспечили задним пассажирам 40 мм дополнительного пространства, улучшена передняя панель (появились новые органы управления климат-контролем, рычаг коробки передач, большой встроенный радиоприемник.

Низкие результаты, продемонстрированные в краш-тестах EuroNCAP даже автомобилями, до того считавшимися весьма безопасными, привлекли широкое внимание к данной проблеме и имели следствие в виде резкого повышения пассивной безопасности следующих поколений автомобилей. К 1997 году была улучшена система безопасности и «Мондео». Теперь автомобиль оснащался боковыми подушками безопасности, а объем подушек безопасности для водителя и пассажира был увеличен до 57 л и 95 л соответственно. Все версии этой модели оснащались защищенными от столкновений дверными балками и специальным пружинистым пенопластом под обшивкой на дверях. Задние сиденья оснащены трехточечными ремнями безопасности и подголовниками. На «Мондео» установили электронную систему распределения тормозных усилий. Эта система максимально распределяет тормозные усилия на каждую ось и автоматически компенсирует изменение нагрузки. Спроектирована она для того, чтобы обеспечить стабильность остановки и короткий тормозной путь. При этом она срабатывает быстрее, чем АБС.

Получил «Мондео» и новую пассивно подруливающую подвеску «Квадралинк» (Quadralink), заметно улучшившую устойчивость и управляемость автомобиля.

Рестайлинговую версию 1996 года обычно относят к «Мондео» 2-го поколения. Выпуск автомобилей 1-го и 2-го поколений был прекращен в 2000 году.

«Форд Мондео» в автосалоне официального дилера фирмы-производителя. 2019 год.

«Форд Мондео» сегодня

В январе 2012 года на Североамериканском автомобильном салоне состоялась премьера «Форд Мондео» 5-го поколения. Эта модель предлагается на российском рынке только с кузовом седан, машина оснащается бензиновыми моторами и шестиступенчатым «автоматом».

Финальный этап комплектации автомобиля «Форд Мондео» на заводе в Бельгии. 1993 год.

В НОМЕРЕ 75

- СБОРКА ПОДУШКИ ЗАДНЕГО СИДЕНЬЯ
- ДЖОРДЖЕТТО ДЖУДЖАРО – ЗВЕЗДА АВТОДИЗАЙНА

ДЕТАЛИ НОМЕРА:

- ОБИВКА ПОДУШКИ ЗАДНЕГО СИДЕНЬЯ
- НАПОЛНИТЕЛЬ ПОДУШКИ СИДЕНЬЯ
- ВЕРХНЯЯ ЧАСТЬ КАРКАСА ЗАДНЕГО СИДЕНЬЯ
- ВИНТЫ

ООО «Ашет Коллекция». Юридический адрес: 127015, г. Москва, ул. Вятская, д. 49, стр. 2. © 2020 Ашет Коллекция. © 2020 Hachette Collections. Коллекция предназначена для взрослых. Модель для сборки. Фотографии не служат для точного описания товара. ИЗГОТОВЛЕНО ПО ЛИЦЕНЗИИ АО «АВТОВАЗ».

В КИОСКАХ УЖЕ ЧЕРЕЗ НЕДЕЛЮ!